

P804314/WO/1

12 **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

21 Anmeldenummer: 89109524.2

51 Int. Cl.4: **B60N 1/10**

22 Anmeldetag: 26.05.89

30 Priorität: 04.06.88 DE 8807302 U

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
13.12.89 Patentblatt 89/50

84 Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB IT SE

71 Anmelder: Adam Opel Aktiengesellschaft
Bahnhofsplatz 1 Postfach 17 10
D-6090 Rüsselsheim(DE)

72 Erfinder: Wolf, Manfred L.
Am Hirtenacker 23
D-6140 Bensheim-Hochstätten(DE)
Erfinder: Quistorf, Dieter H., Dipl.-Ing.
Waldstrasse 77
D-6085 Nauheim(DE)
Erfinder: Baltes, Horst, Dipl.-Ing.
Eddersheimer Strasse 36
D-6093 Flörsheim(DE)
Erfinder: Stenz, Karl, Dipl.-Ing.
Am Langelsweinstein 4
D-6200 Wiesbaden(DE)
Erfinder: Zankl, Kurt
Weingartenstrasse 59
D-6085 Nauheim(DE)

74 Vertreter: Rosenfeld, Jürgen, Dipl. Ing. et al
Adam Opel Ag Patentabteilung
Bahnhofsplatz 1 Postfach 17 10
D-6090 Rüsselsheim(DE)

54 Kraftfahrzeug mit einer umklappbaren Hintersitz-Rückenlehne und Kopfstützen.

57 Bei einem Kraftfahrzeug mit einer umklappbaren Hintersitz-Rückenlehne (2) und Kopfstützen (13, 14), welche in einem in Höhe der Lehnenoberkante quer im Kraftfahrzeug verlaufenden Bauteil gehalten sind, besteht das Bauteil aus einer lösbar im Kraftfahrzeug angeordneten Laderaumabdeckung (6). Diese wiederum besteht aus zwei unlösbar mit dem Fahrzeug verbundenen Seitenteilen (8) und einem die Kopfstützen (13, 14) aufweisenden, lösbar zwischen den Seitenteilen (8) gehaltenen Mittelteil (7).

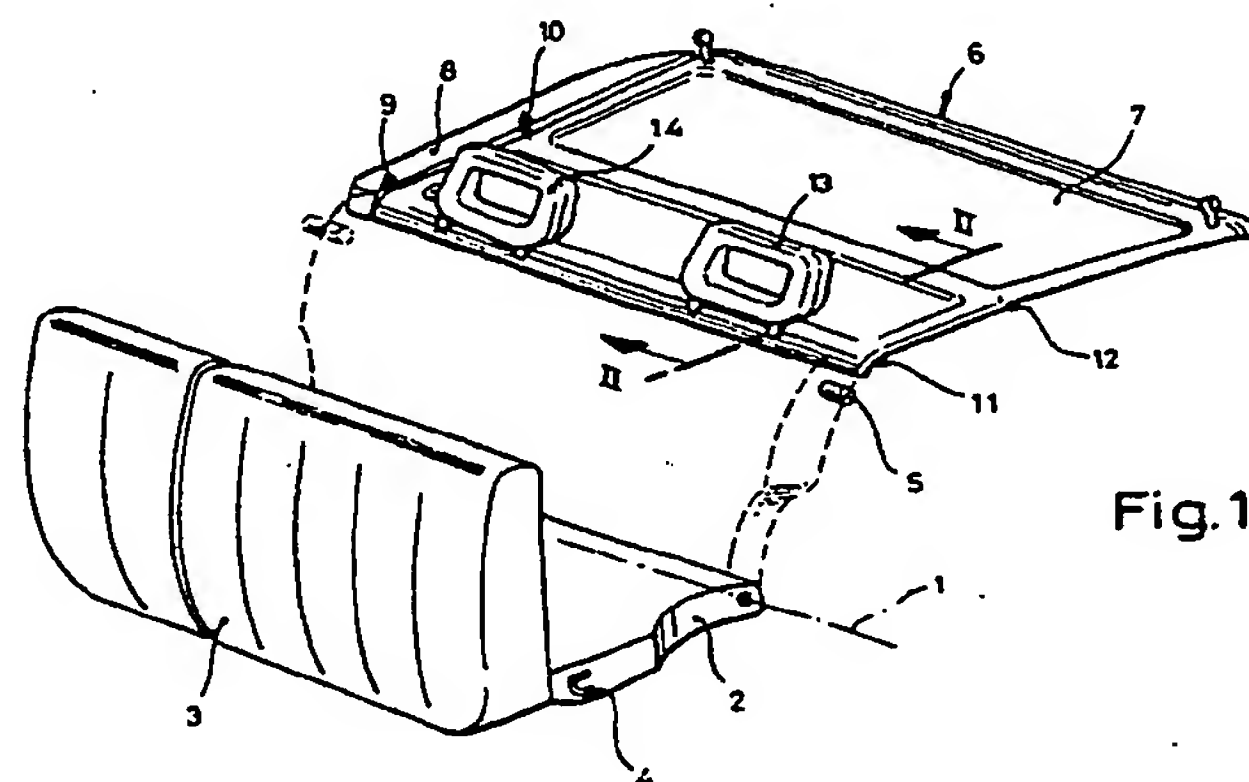


Fig.1

Kraftfahrzeug mit einer umklappbaren Hintersitz-Rückenlehne und Kopfstützen

Die Erfindung bezieht sich auf ein Kraftfahrzeug mit einer umklappbaren Hintersitz-Rückenlehne und Kopfstützen, welche in einem in Höhe der Lehnenoberkante quer im Kraftfahrzeug verlaufenden Bauteil gehalten sind. Ein solches Kraftfahrzeug ist Gegenstand der DE-PS 32 29 983.

Bei dem bekannten Kraftfahrzeug handelt es sich bei dem quer verlaufenden Bauteil um einen unlösbar mit der Karosseriestruktur verbundenen Querträger, an welchem sich die Hintersitz-Rückenlehne abstützt, wenn sie sich in Gebrauchsstellung befindet. Diese Gestaltung hat gegenüber der sonst üblichen Befestigung der Kopfstützen an der Hintersitz-Rückenlehne den Vorteil, daß die Kopfstützen beim Umlegen der Hintersitz-Rückenlehne nicht abgebaut werden müssen. Nachteilig ist es bei Caravan-Fahrzeugen jedoch, daß der Querträger stets stehen bleibt. Dadurch wird verhindert, daß bei umgelegter Hintersitz-Rückenlehne Gegenstände geladen werden können, die höher sind als der Raum unterhalb dieses Querträgers.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Kraftfahrzeug der eingangs genannten Art derart auszubilden, daß beim Umlegen der Hintersitz-Rückenlehne die Kopfstützen nicht demontiert werden müssen, bei dem es jedoch möglich ist, Gegenstände zu transportieren, die über die Oberkante der Hintersitz-Rückenlehne ragen.

Diese Aufgabe wird neuerungsgemäß dadurch gelöst, daß das Bauteil eine lösbar im Kraftfahrzeug angeordnete Laderaumabdeckung ist.

Durch diese Gestaltung hat man beim Transportieren von nicht über die Lehnenoberkante ragenden Gegenständen, genau wie bei dem Kraftfahrzeug nach der genannten DE-PS 32 29 983, den Komfort, daß zum Umlegen der Hintersitz-Rückenlehne die Kopfstützen nicht demontiert werden müssen. Sollen jedoch sperrige Gegenstände geladen werden, so kann man die Laderaumabdeckung mit den Kopfstützen entfernen und dadurch die volle Laderaumhöhe nutzen.

Konstruktiv besonders einfach ist die Laderaumabdeckung gestaltet, wenn sie aus zwei unlösbar mit dem Kraftfahrzeug verbundenen Seitenteilen und einem die Kopfstützen aufweisenden, lösbar zwischen den Seitenteilen gehaltenen Mittelteil besteht.

Die lösbare Verbindung der Laderaumabdeckung mit den Seitenteilen kann sehr einfach gestaltet sein, indem das Mittelteil an seinen Seitenflächen vorspringende Zapfen und die Seitenteile entsprechende, entriegelbare Schlösser aufweist, welche jeweils eine Drehfalle zum formschlüssigen Halten des jeweiligen Zapfens aufweisen.

Die einzelnen Schlösser zum Halten des Mittel-

teils können einzeln nacheinander zum Lösen betätigt werden, so daß keine Übertragungsmittel zum gleichzeitigen Lösen der Schlösser verschiedener Fahrzeugseiten erforderlich sind, wenn gemäß einer anderen Ausgestaltung der Neuerung die Drehfalle durch eine Feder in Entriegelungsstellung vorgespannt und in Verriegelungsstellung durch einen Entriegelungshebel gehalten ist, welcher mit einem vorspringenden Nocken über die Drehfalle greift und von einer Feder in dieser Verriegelungsstellung gehalten ist.

Die Hintersitz-Rückenlehne kann in Gebrauchsstellung zuverlässig dadurch gesichert sein, daß sie in aufrechter Stellung an den beiden Seitenwänden der Karosserie arretiert ist.

Die Erfindung läßt zahlreiche Ausführungsformen zu. Zur weiteren Verdeutlichung ihres Grundprinzips ist eine davon in der Zeichnung dargestellt und wird nachfolgend beschrieben. Diese zeigt in

Fig. 1 eine perspektivische Ansicht der für die Neuerung wesentlichen Teile eines Kraftfahrzeugs,

Fig. 2 einen Längsschnitt durch die Anordnung nach Figur 1 entlang der Linie II - II,

Fig. 3 einen Schnitt durch eines der Schlösser der in den Figuren 1 und 2 gezeigten Laderaumabdeckung.

Die Figur 1 zeigt eine um eine quer im Kraftfahrzeug verlaufende Achse 1 schwenkbare Hintersitz-Rückenlehne 2 in nach vorn geklappter Stellung. Vor der Hintersitz-Rückenlehne 2 befindet sich eine hintere Sitzbank 3 in vorgeklappter Stellung. An der Seite der Hintersitz-Rückenlehne 2 ist ein Verriegelungsteil 4 zu erkennen, welches bei hochgeklappter Hintersitz-Rückenlehne über einen ortsfesten Bolzen 5 der Seitenwand der Karosseriestruktur zu greifen vermag, um die Hintersitz-Rückenlehne 2 in aufrechter Position zu sichern. Ein entsprechendes Verriegelungsteil ist natürlich auch an der gegenüberliegenden Seite der Hintersitz-Rückenlehne 2 vorgesehen.

Um beim Transport nicht sperriger Gegenstände die Sicht in den Laderaum auszuschließen, ist in Höhe der Oberkante der hochgeklappten Hintersitz-Rückenlehne 2 eine Laderaumabdeckung 6 vorgesehen, welche aus einem Mittelteil 7 und zwei Seitenteilen besteht, von denen ein Seitenteil 8 dargestellt ist. Die Seitenteile 8 sind unlösbar mit der Fahrzeugkarosserie verbunden. Sie weisen Schlösser 9, 10 auf, in welche das Mittelteil 7 lösbar einzugreifen vermag. Hierzu hat es seitlich vorspringende, auf der den Schlössern 9, 10 gegenüberliegenden Seite zu sehende Zapfen 11, 12, welche in jeweils ein Schloß 9, 10 eingreifen.

Wichtig für die Neuerung ist, daß die Laderaumabdeckung 6 durch Metallverstärkungen so steif ausgebildet ist, daß sie Kopfstützen 13, 14 ausreichend sicher zu tragen vermag.

Die Figur 2 zeigt, wie die Kopfstütze 13 von vorn her in das Mittelteil 7 der Laderaumabdeckung 6 eingesetzt ist und läßt erkennen, daß sich die Kopfstütze 13 genau oberhalb der Hintersitz-Rückenlehne 2 befindet.

Die Figur 3 verdeutlicht die Gestaltung des Schlosses 9. Zu erkennen ist, daß dieses eine Drehfalle 15 hat, welche von einer Feder 16 in Entriegelungsstellung, also im Uhrzeigersinn, vorgespannt ist. Ein Entriegelungshebel 17 greift mit einem Nocken 18 über die Drehfalle 15 und hält diese dadurch in Verriegelungsstellung. Der Entriegelungshebel 17 ist durch eine Feder 19 im Uhrzeigersinn und damit in Sperrstellung gehalten. Strichpunktiert ist in Figur 3 ein Zapfen 20 dargestellt, welcher seitlich aus dem in den vorangehenden Figuren gezeigten Mittelteil herausragt und von der Drehfalle umgriffen wird. Schwenkt man den Entriegelungshebel 17 entgegen dem Uhrzeigersinn, so gibt der Nocken 18 die Drehfalle 15 frei, so daß sie sich im Uhrzeigersinn so weit ver drehen kann, daß der Zapfen 20 nach oben aus dem Schloß 9 zu gelangen vermag.

vorspringenden Nocken (18) über die Drehfalle (15) greift und von einer Feder (19) in dieser Verriegelungsstellung gehalten ist.

5. Kraftfahrzeug nach zumindest einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Hintersitz-Rückenlehne (2) in aufrechter Stellung an den beiden Seitenwänden der Karosserie arretiert ist.

Ansprüche

1. Kraftfahrzeug mit einer umklappbaren Hintersitz-Rückenlehne und Kopfstützen, welche in einem in Höhe der Lehnenoberkante quer im Kraftfahrzeug verlaufenden Bauteil gehalten sind, dadurch gekennzeichnet, daß das Bauteil eine lösbar im Kraftfahrzeug angeordnete Laderaumabdeckung (6) ist.

2. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Laderaumabdeckung (6) aus zwei unlösbar mit dem Kraftfahrzeug verbundenen Seitenteilen (8) und einem die Kopfstützen (13, 14) aufweisenden, lösbar zwischen den Seitenteilen (8) gehaltenen Mittelteil (7) besteht.

3. Kraftfahrzeug nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Mittelteil (7) an seinen Seitenflächen vorspringende Zapfen (11, 12, 20) und die Seitenteile (8) entsprechende, entriegelbare Schlösser (9, 10) aufweist, welche jeweils eine Drehfalle (15) zum formschlüssigen Halten des jeweiligen Zapfens (11, 12, 20) aufweisen.

4. Kraftfahrzeug nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Drehfalle (15) durch eine Feder (16) in Entriegelungsstellung vorgespannt und in Verriegelungsstellung durch einen Entriegelungshebel (17) gehalten ist, welcher mit einem

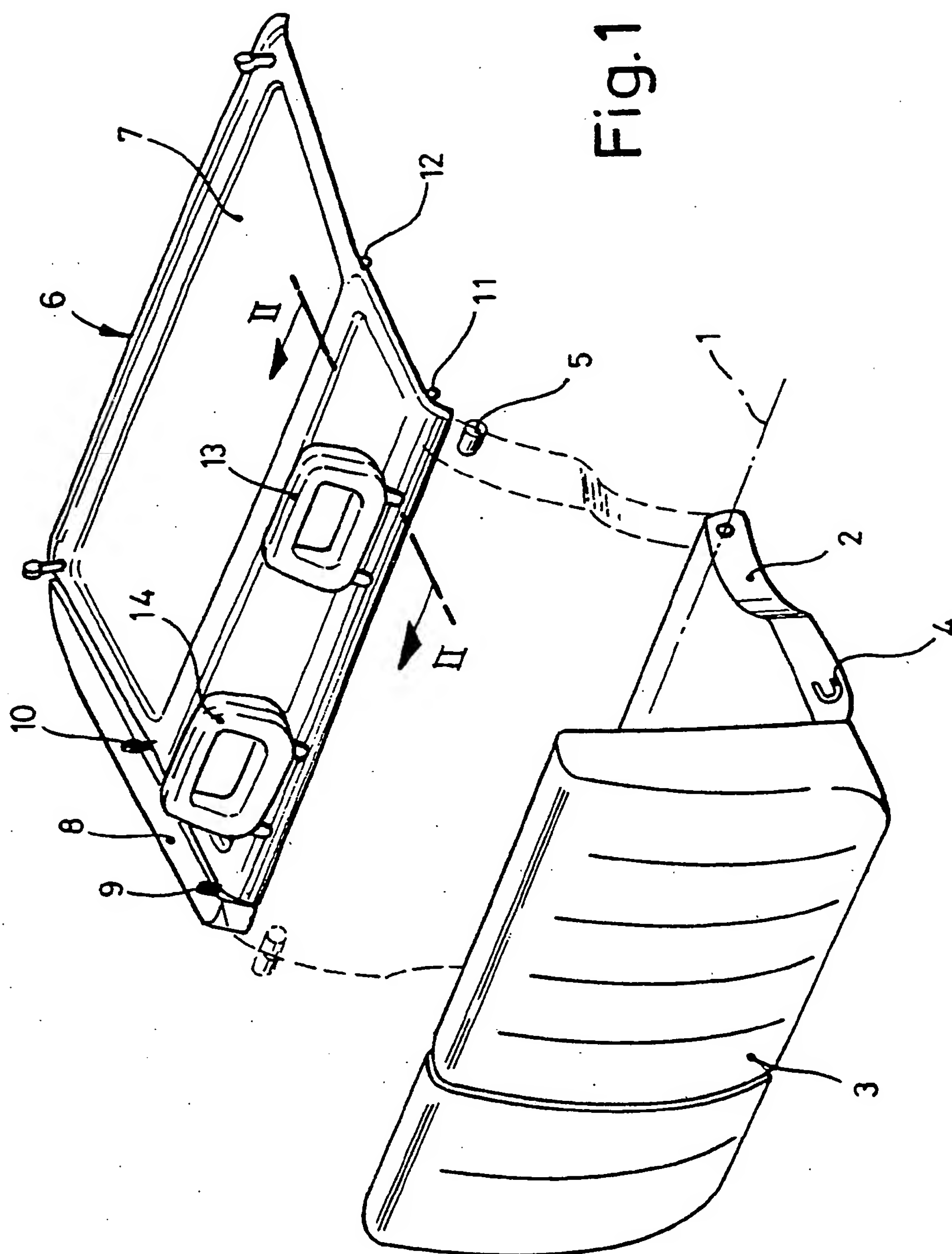
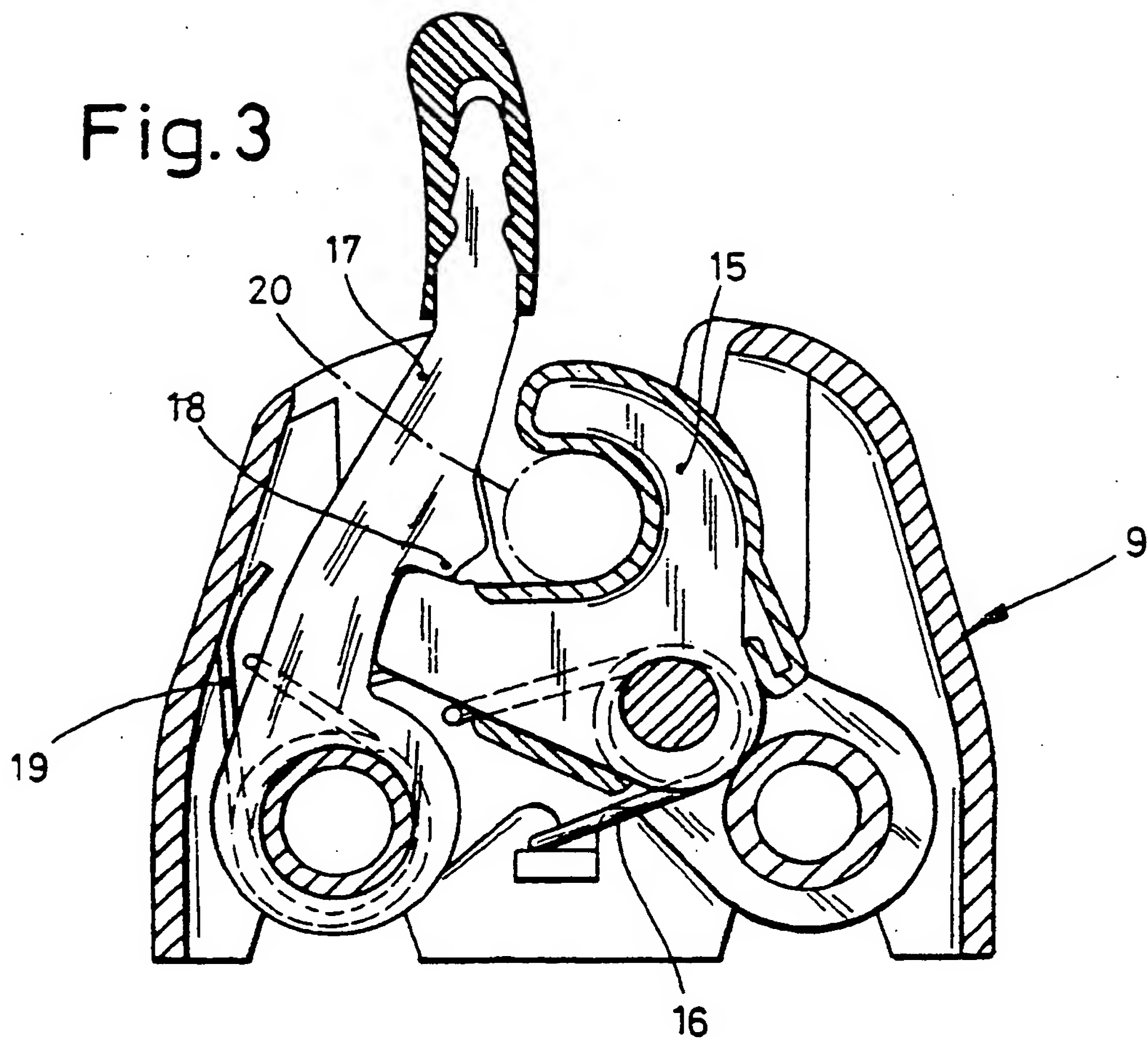
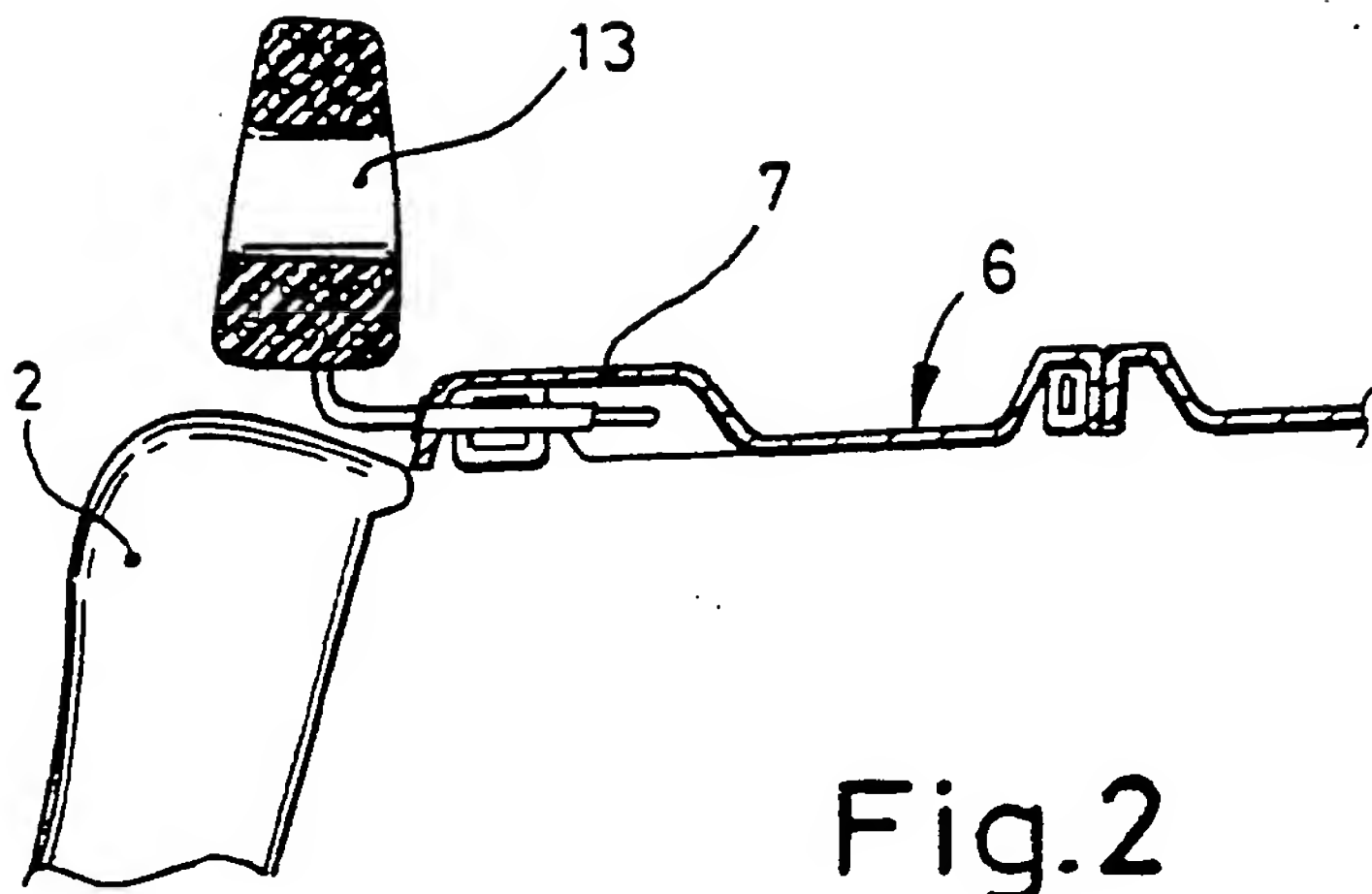


Fig. 1





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 89 10 9524

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.4)
D,A	DE-C-3 229 983 (AUDI NSU AUTO UNION AG) * Figur 1 * ---	1	B 60 N 1/10
A	EP-A-0 171 032 (FOGGINI PROGETTI) * Figur 4 * -----	3	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl.4)
			B 60 N
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort BERLIN		Abschlußdatum der Recherche 30-08-1989	Prüfer BECKER W D H
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			

EPD FORM 1503 03.82 (1/1980)